

ENTREPRENEURIAT

PLACE À L'ÉCONOMIE SOCIALE

— Mariella Collini

Novembre est le mois de l'économie sociale. Alors que ce mode entrepreneurial propose diverses solutions aux défis auxquels font face les communautés, les entreprises d'économie sociale (EÉS) sont elles-mêmes confrontées à divers défis pour assurer leur développement. Constats qui émergent d'un sondage réalisé par l'Espace entrepreneuriat collectif (Espace EC) auprès d'entreprises collectives de l'Abitibi-Témiscamingue.

Après la pandémie et ses conséquences sur les entreprises de tous types, Espace EC a senti le besoin de reprendre contact avec les entreprises d'économie sociale de la région. Au moyen d'un sondage suivi de rencontres téléphoniques, une quarantaine d'entreprises collectives ont répondu à l'invitation. Réparties dans toutes les MRC de la région, elles font partie intégrante de la structure économique régionale, si l'on pense au plein air et au tourisme, aux services-conseils et au développement local, à l'économie circulaire, ou encore à la santé, à l'hébergement collectif ou communautaire, aux centres de la petite enfance (CPE), etc. Vingt EÉS répondantes se caractérisent par leur très petite taille (quatre employés et moins), offrant même, pour certaines, leurs biens et services grâce à l'implication bénévole uniquement. L'autre moitié compte entre 5 et 110 personnes salariées. Pour le chiffre d'affaires, 14 EÉS déclarent moins de 150 000 \$, 7 entre 150 000 \$ et 500 000 \$ et 16 EÉS, plus de 500 000 \$.

En plus des services et produits déjà offerts, plus de la moitié des EÉS répondantes manifestent le désir d'aller vers de nouveaux marchés, que ce soit pour desservir de nouvelles clientèles ou pour offrir des services bonifiés. L'innovation et la créativité s'inscrivent également dans les projets de développement pour la réduction des effets sur l'environnement ou pour accroître la maturité numérique. D'autres EÉS confirment être en processus de réflexion quant à leur expansion et développement.

Freins, besoins et défis au développement

Les EÉS participantes énumèrent plusieurs besoins et défis lorsqu'il s'agit de faire croître leur organisation et accroître leurs retombées dans la communauté. Il appert que l'économie sociale ou collective est encore méconnue et peu reconnue, ce qui pose des défis de promotion et de valorisation sur une base continue auprès des organisations publiques, privées et municipales, de même que de la population. Lors des échanges approfondis, des EÉS mentionnent une certaine méconnaissance des retombées de leur activité dans les milieux, sur le plan des services rendus ou des retombées économiques. La méconnaissance tend à contrecarrer la reconnaissance de leur fonctionnement, principes et expertise, rendant notamment difficile l'accès au financement (p. ex. : irrecevabilité de projets soumis) ou la croissance des revenus autonomes (p. ex. : accès aux appels d'offres d'organismes publics [approvisionnement en biens et services]).

En l'occurrence, un financement suffisant, récurrent et provenant de sources diversifiées est le deuxième besoin en importance pour assurer la viabilité de l'entreprise pour une trentaine d'EÉS répondantes. Selon le cas, les ressources financières limitées atténuent la capacité à recruter, fidéliser et former la main-d'œuvre, à planifier et implanter la transformation numérique, à commercialiser les services et produits, à réseauter, à mettre en œuvre des stratégies de communication et de marketing, etc.

Au manque de ressources financières s'ajoutent les ressources humaines limitées, qu'elles soient salariées ou bénévoles. La petite taille des équipes accroît la difficulté des EÉS à maintenir une offre de services de proximité sur un aussi vaste territoire, à forte composante rurale. Au-delà d'une masse critique de RH, l'absence de certaines habiletés ou compétences ainsi que la difficulté d'assurer le transfert des connaissances fragilisent certaines EÉS. Alors qu'elles ne disposent pas des fonds nécessaires pour maximiser les compétences du personnel, les besoins de formation sont diversifiés : analyse de besoins, analyse de données, gestion des risques, comptabilité, commercialisation, nouvelles technologies et transformation numérique, etc. Dans le contexte de rareté et de mobilité de la main-d'œuvre, la mutualisation des ressources humaines entre les EÉS est une piste à explorer. Cette forme d'alliance pourrait s'étendre aux ressources matérielles (prêt/partage de bureaux, d'équipements, d'outils numériques, etc.).

Vingt-huit EÉS participantes expriment leur besoin à l'égard du réseautage et du partenariat local et régional pour contribuer aux solutions collectives pouvant répondre aux défis et enjeux liés à l'occupation du territoire (mobilisation communautaire, conditions favorables à l'attraction et à l'établissement durable [habitation, services de garde, transport, etc.], agriculture et sécurité alimentaire). ■

Sources : Espace EC, **Sondage sur les entreprises collectives - printemps 2023** et propos tenus lors de l'Assemblée générale annuelle d'Espace EC (6 septembre 2023).

TRANSPORT

TENDANCES DU PARC AUTOMOBILE

— Mariella Collini

Dans le contexte de la lutte aux changements climatiques, l'atteinte des cibles gouvernementales en matière de réduction d'émissions de gaz à effet de serre (GES) et de l'utilisation de produits pétroliers commande une compréhension de la consommation énergétique du secteur des transports. La Chaire de gestion du secteur de l'énergie vient de rendre public un état des lieux sur l'évolution du parc de véhicules légers au Québec de 2013 à 2021.

Le rapport sur la caractérisation du parc automobile québécois et de la performance énergétique pour la période 2013-2021 s'inscrit dans la même veine que ceux réalisés pour les périodes 2003-2008 et 2009-2012. Le rapport approfondit plus spécifiquement les tendances au sein du parc de véhicules légers, comprenant les automobiles et les camions légers de types véhicules utilitaires sport (VUS), camionnettes et fourgonnettes. Cette segmentation du parc automobile s'inscrit dans le contexte québécois où 43 % des GES proviennent du secteur des transports (routier, aérien, etc.), ce qui correspond à 33 millions de tonnes de GES, dont 73 % proviennent du transport routier et plus de la moitié (52 %), spécifiquement des voitures et des camions légers.

L'utilité de comprendre l'évolution de la consommation énergétique et des tendances du parc automobile s'inscrit dans l'atteinte de cibles gouvernementales (réduction d'émissions de GES, utilisation de produits pétroliers), mais permet également de planifier des actions pouvant s'inscrire dans d'autres domaines d'intérêt (utilisation des ressources naturelles nécessaires à la transition énergétique, sécurité routière, congestion et productivité, santé publique ou finances personnelles).

PARC AUTOMOBILE SOUS ANALYSE

Les véhicules légers inclus dans l'analyse peuvent être utilisés à des fins personnelles ou commerciales/institutionnelles. Tous les types de motorisation (essence, diesel, entièrement électrique, hybride branchable et hybride) sont pris en considération. Selon les critères établis¹, certains véhicules sont exclus en raison de leur masse, leur usage hors du réseau routier, etc.

TENDANCES RÉGIONALES

En 2021, 92 071 véhicules légers étaient immatriculés en Abitibi-Témiscamingue, ce

qui représente une croissance de 0,8 % par rapport à 2013 (+6,5 % au Québec). Ce parc se composait de 83 354 véhicules destinés à un usage personnel (+0,3 %) et de 8 717 véhicules utilisés à des fins commerciales et institutionnelles (+6,6 %). À l'exception de la Côte-Nord, qui affiche une diminution du nombre de véhicules légers, l'Abitibi-Témiscamingue est où le parc a augmenté le moins rapidement parmi toutes les régions du Québec. Néanmoins, la croissance des véhicules légers est supérieure à la croissance anémique (0 %) de la population en âge de conduire (16 ans et plus)².

Au prorata de la population, on dénombre 621 automobiles et camions légers pour 1 000 habitants de la région en 2021, ce qui est un ratio supérieur à celui du Québec (548). L'Abitibi-Témiscamingue se classe au 6^e rang parmi les régions à posséder le plus de véhicules légers, suivant la Gaspésie-Îles-de-la-Madeleine (671), Chaudière-Appalaches (634), les Laurentides (627), le Centre-du-Québec (623) et le Bas-Saint-Laurent (622).

En Abitibi-Témiscamingue, le parc de véhicules légers se distingue par un nombre de camions légers (58 700) supérieur au nombre d'automobiles (33 371). À l'image de l'ensemble du Québec, les VUS occupent désormais la première place sur le réseau routier régional. Avec une hausse de 84 % des unités en circulation depuis 2013, les VUS représentent plus du tiers du parc de véhicules légers. Si on ajoute les camionnettes et les fourgonnettes, la proportion grimpe à 60 % dans la région, comparativement à 49 % à l'échelle québécoise. La croissance importante des VUS s'est faite au détriment des voitures de toutes tailles, mais particulièrement des voitures compactes et sous-compactes, avec des diminutions respectives de 39 % (-8 000) et 54 % (-3 100). Seules les voitures de classe intermédiaire ont légèrement gagné en popularité, étant un peu plus nombreuses en 2021 que 8 ans plus tôt.

Avec l'ajout d'un nombre grandissant de VUS et d'une proportion importante de camionnettes, le parc de véhicules légers immatriculés dans la région est plus lourd

Nombre et proportion de véhicules légers selon la classe

> Abitibi-Témiscamingue et ensemble du Québec, 2013 et 2021

Classe ²	Abitibi-Témiscamingue					Ensemble du Québec	
	2013	%	2021	%	Variation 2013-2021	2013 - %	2021 - %
Deux places	401	0,4	324	0,4	-19 %	0,6	0,4
Sous-compacte	5 710	6,3	2 607	2,8	-54 %	8,8	4,5
Compacte	20 336	22,3	12 372	13,4	-39 %	30,9	20,6
Intermédiaire	12 203	13,4	12 616	13,7	+ 3 %	14,5	17,7
Grande berline	3 018	3,3	1 877	2,0	-38 %	2,3	1,9
Familiale	4 014	4,4	3 575	3,9	-11 %	5,5	5,6
Camionnette	19 667	21,5	21 151	23,0	+7,5 %	8,6	9,3
VUS	18 002	19,7	33 168	36,0	+84 %	20,4	35,0
Fourgonnette	7 971	8,7	4 381	4,8	-45 %	8,4	5,0
Total	91 322	100,0	92 071	100,0	0,8 %	100,0	100,0

Sources : Pineau, P.-O., Vincent, B., **Tendances du parc automobile québécois 2013-2021**, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, 2023 et données obtenues sur demande pour la région.

que celui des années antérieures. En proportion, 47 % du parc automobile de la région contient des véhicules d'une masse de 1 700 à 3 850 kg, alors qu'il s'agissait de 42 % en 2013. Au Québec, cette proportion est passée de 25 % à 29,5 % (de 27 % à 40 % pour les véhicules neufs). Avec une augmentation de 5 % en 9 ans, la masse nette moyenne des véhicules légers, estimée à 1 736 kg, est supérieure à la masse moyenne des véhicules du Québec (1 581 kg). Si la masse nette marque une croissance plus rapide pour les véhicules légers à usage personnel (5,5 %) que ceux à usage commercial (2,1 %), il reste que les véhicules légers à usage commercial sont plus lourds (2 027 kg) que les véhicules personnels (1 706 kg) dans la région. De manière générale, la masse nette moyenne des véhicules légers positionne l'Abitibi-Témiscamingue au 2^e rang provincial, et ce, tant pour les véhicules personnels que commerciaux, suivant le Nord-du-Québec.

À l'image de la tendance québécoise, le parc automobile de la région ne cesse de vieillir au fil des années. Alors que l'âge moyen de tous les véhicules légers en circulation était de 7,5 ans en 2013, il atteignait 8,4 ans en 2021 en Abitibi-Témiscamingue. Le vieillissement du parc s'est accéléré durant les années 2020 et 2021, alors que l'on a observé une diminution du nombre de véhicules neufs immatriculés. Avec la hausse du prix des véhicules (neufs et d'occasion) combinée aux taux d'intérêt élevés, la conjoncture récente du marché ne plaide pas pour une inversion de cette tendance, selon les auteurs du rapport. Ce constat pourrait avoir pour conséquence de ralentir le renouvellement du parc automobile vers l'électrification et, par ricochet, la réduction de la consommation de produits pétroliers.

Taux de consommation moyen¹ et taux d'émission de GES, tous les véhicules et véhicules neufs

> Abitibi-Témiscamingue et ensemble du Québec, 2013 et 2021

	TC moyen ¹				Taux d'émission de GES			
	Tous		Neufs		Tous		Neufs	
	2013	2021	2013	2021	2013	2021	2013	2021
Abitibi-Témiscamingue	11,5	10,4	10,4	9,7	273,7	245,0	241,0	224,7
Ensemble du Québec	10,5	9,4	9,5	8,7	248,7	220,5	221,3	199,6

Note : 1. Les TC rapportés sont des taux de consommation équivalents en énergie. La consommation des véhicules entièrement électriques et hybrides branchables est exprimée en équivalent de litres d'essence, et ces valeurs contribuent à faire diminuer les TC, en plus des gains d'efficacité des moteurs des voitures conventionnelles. Un litre d'essence contient l'énergie équivalent à 8,9 kWh d'électricité.

Sources : Pineau, P.-O., Vincent, B., **Tendances du parc automobile québécois 2013-2021 et Caractérisation énergétique et des émissions de gaz à effet de serre (GES) du parc de véhicules légers immatriculés au Québec pour les années 2013 à 2021**, Chaire de gestion du secteur de l'énergie, HEC Montréal, 2023.

Taux moyen de consommation (TC) et taux d'émission de GES (TE)

Il est important de préciser que le rapport se penche uniquement sur la consommation d'énergie par 100 km (TC) et les émissions de GES par km (TE), et ce, à partir de données théoriques fournies par les différents manufacturiers de véhicules. En d'autres mots, il ne calcule pas la consommation en énergie et les émissions de GES totales du parc automobile. L'une comme l'autre des dimensions dépendent du type et des conditions de conduite de chaque véhicule ainsi que du nombre de véhicules et du kilométrage annuel parcouru.

À l'instar des régions du Québec, le taux de consommation (TC) moyen en Abitibi-Témiscamingue tend à diminuer du fait des gains d'efficacité techniques des véhicules neufs, toutes classes confondues. Néanmoins, le rapport statue que l'amélioration du TC moyen est atténuée en raison du nombre de VUS et de camions neufs en circulation, eux qui détiennent les TC moyens les plus élevés. Dans la région, le TC moyen combiné (ville et route) des véhicules légers a diminué de 9 % entre 2013 et 2021, pour atteindre 10,4 l/100 km (-10 % au Québec). Non seulement ce taux est-il supérieur à celui de l'ensemble du Québec (9,4 l/100 km), mais il positionne l'Abitibi-Témiscamingue au 2^e rang des régions à détenir les plus hauts taux de consommation moyens. Trois autres régions périphériques – Côte-Nord, Saguenay-Lac-Saint-Jean et Nord-du-Québec – se rangent parmi les régions où le parc de véhicules légers est plus énergivore. Ce constat n'est pas étranger à la configuration du parc automobile régional ainsi qu'à l'âge moyen.

Comme ailleurs, on observe une amélioration du taux d'émissions (TE) de GES moyen,

avec une diminution progressive, passant de 273,7 à 245,0 grammes de CO₂e/km entre 2013 et 2021, soit une diminution de 10 % dans la région (-11 % au Québec). L'Abitibi-Témiscamingue se positionne au 2^e rang des régions à détenir les plus hauts taux d'émission de GES moyens, suivant le Nord-du-Québec. La diminution du TE de GES moyen pour les véhicules neufs est aussi moins importante pour le parc de véhicules légers de la région (-6 %) que pour celui du Québec (-10 %), en raison du type de véhicules plus lourds priorisé par les propriétaires de l'Abitibi-Témiscamingue.

Électrification

En 2021, 1 436 véhicules légers hybrides branchables (VHB) et entièrement électriques (VEÉ) circulaient sur les routes de la région, représentant 1,6 % des véhicules légers de la région (2,6 % au Québec). L'Abitibi-Témiscamingue arrive au 13^e rang parmi les régions au Québec au regard du ratio par 1 000 habitants détenant un VHB et VEÉ (10 c. 15 au Québec). L'âge moyen des propriétaires de VHB et VEÉ dans la région (49 ans) est un peu plus bas que celui des propriétaires québécois (50 ans). La masse nette moyenne de ces véhicules (1 718 kg) est en croissance, bien que moins prononcée (1,7 %) que celle qui prévaut au Québec (4,7 %; 1 706 kg). À l'échelle du Québec, un peu à l'image des véhicules de motorisation conventionnelle, les VHB et les VEÉ les plus populaires sont de types VUS et de classe intermédiaire. Dans la région, une diminution de la consommation énergétique (-15 %) des VEÉ est observée par rapport à 2013, pour atteindre un TC moyen de 2,0 l/100 km en 2021 (voir note 1 sous le tableau). La progression de l'autonomie des batteries serait l'explication, celle-ci étant passée, en moyenne, de 113 km à 301 km au cours de la période analysée. Inversement, les données indiquent une diminution de l'autonomie pour les VHB, ce qui expliquerait la légère augmentation du TC moyen (+4 %; 4,2 l/100 km) pour la même période. ■

Notes :

1. Les véhicules ciblés pour les analyses sont limités aux véhicules légers (automobiles et camions légers), à l'exception des véhicules :

- dont la classe correspond à une minicompacte, un fourgon ou un véhicule à usage spécial;
- dont la masse nette excède 3 850 kg;
- non autorisés à circuler sur le réseau routier (véhicules hors route, etc.);
- dont le type d'utilisation ne correspond pas à l'usage généralement attribué aux V.L.;
- âgés de plus de 15 ans;

2. La croissance de la population a été calculée par l'Observatoire, à partir des estimations de la population produites par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ).

SANTÉ ET SERVICES SOCIAUX

CHOIX, DIGNITÉ ET RESPECT

— Mariella Collini

Avec l'application de la législation québécoise sur la fin de vie, de plus en plus de personnes souhaitent recourir aux soins de fin de vie que leur état requiert.

Depuis l'entrée en vigueur de la Loi concernant les soins de fin de vie (LCSFV), un nombre croissant de personnes atteintes de maladie grave et incurable ont recours à l'aide médicale à mourir (AMM) pour abréger leurs souffrances. Dans la région, 121 procédures d'aide médicale à mourir ont été administrées au cours de l'année 2022-2023, ce qui représente une augmentation de 61 % comparativement à l'année précédente (42 % au Québec). Si on compare ce nombre à celui des trois premières années suivant l'adoption de la LCSFV, le nombre de décès par AMM de l'année 2022-2023 est 6 fois plus élevé que celui enregistré pour la période 2015-2018.

Les décès attribuables à l'aide médicale à mourir représentent près de 8 % de tous les décès survenus en Abitibi-Témiscamingue, comparativement à 5 % de tous les décès en 2021-2022. La part régionale des décès attribuables à l'AMM était inférieure à celle

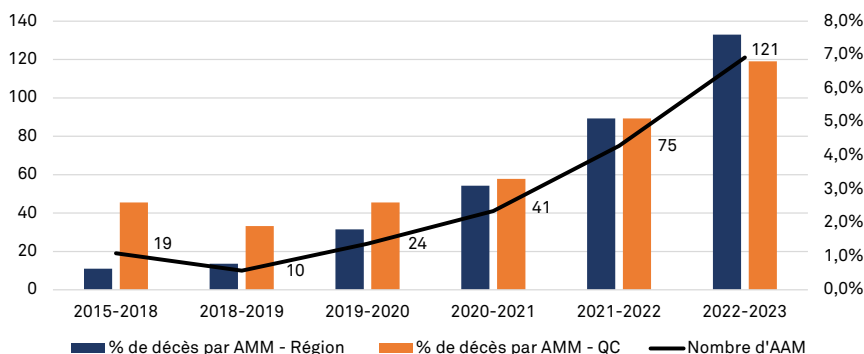
de l'ensemble du Québec jusqu'en 2021-2022, où la part régionale a rejoint celle de la province, pour ensuite la surpasser en 2022-2023. Si l'on prend en considération les données des rapports annuels depuis l'adoption de la législation québécoise sur la fin de vie, le nombre total de décès attribuables à l'AMM est de 290 dans la région.

Autres soins de fin de vie

Parmi les soins de fin de vie offerts autres que l'AMM, on compte les soins palliatifs de fin de vie (SPFV) et la sédation palliative continue (SPC). La SPC vise à soulager les souffrances insupportables d'une personne en fin de vie en la rendant inconsciente, de façon continue, jusqu'à son décès. Au cours de l'année 2022-2023, 86 personnes ont reçu une SPC, ce qui représente 5 % des décès survenus dans la région. L'AMM et la SPC combinées représenteraient un peu plus de 13 % des décès survenus dans la région en 2022-2023 (9 % au Québec). ■

Nombre d'aides médicales à mourir (AMM) et proportion de décès par AMM

> Abitibi-Témiscamingue, 2015-2018 et 2018-2019 à 2022-2023



Source : Commission sur les soins de fin de vie (CSFV), **Rapports annuels d'activité 2022-2023 et antérieurs** et **Rapport sur les soins de vie au Québec du 10 décembre 2015 au 31 mars 2018**.



L'OBSERVATOIRE
de l'Abitibi-Témiscamingue

RASSEMBLER · COMPRENDRE · DIFFUSER

NOTRE MISSION

L'Observatoire de l'Abitibi-Témiscamingue est un carrefour d'information, notamment statistique, au sujet de l'Abitibi-Témiscamingue. Par le partage des connaissances, il vise une meilleure compréhension des réalités régionales.

445, boulevard de l'Université,
Rouyn-Noranda (Québec) J9X 5E4
T. : 819 762-0971 Sans frais : 1 877 870-8728 poste 2622
observatoire@observat.qc.ca
OBSERVAT.QC.CA

ISSN : 1915-5050 (Imprimé)
ISSN : 1916-4963 (En ligne)
2 000 abonnements

✓ SORTI DES PRESSES

ATN, **Portrait numérique des régions – Édition 2023**.

Corporation de développement communautaire du Témiscamingue (CDCT), **Étude de l'impact socioprofessionnel et économique des organismes communautaires au Témiscamingue, 2023**

Fondation Rivières, **Carte et palmarès des déversements d'eaux usées en 2022**.

Organisation du bassin versant du Témiscamingue et coll., **Portrait et diagnostic préliminaire du bassin sud du lac Osisko, Collectif territoire, 2023**

Front d'action populaire en réaménagement urbain (FRAPRU), **Dossier noir – Logement et pauvreté au Québec, 2023**

Geneviève Sirois et coll., **Rapport final – Diagnostic sur les enjeux de la pénurie de personnel enseignant en Abitibi-Témiscamingue et au Nord-du-Québec, GRAVE, 2023**.

Institut de la statistique Québec (ISQ), **Produit intérieur brut régional par industrie au Québec, édition 2023** et

Enquête québécoise sur le développement des enfants à la maternelle 2022 – Portrait statistique pour le Québec et ses régions administratives et

Être parent au Québec en 2022 – Un portrait à partir de l'Enquête québécoise sur la parentalité 2022 et

Investissements privés et publics – Québec et ses régions – Intentions 2023

La fréquentation des institutions muséales au Québec en 2022, 2023.

Les Banques alimentaires du Québec, **Bilan-Faim 2023**.

Ministère de l'Environnement, de la Lutte contre les changements climatiques, de la Faune et des Parcs (MELCCFP), **Qualité de l'air – Revue 2022 et**

Retombées économiques des activités de chasse, de pêche, de piégeage et d'observation de la faune au Québec en 2022, 2023.

Ministère des Ressources naturelles et des Forêts (MRNF), **Pour un développement harmonieux de l'activité minière – Rapport synthèse, 2023**

Ministère de la Santé et des Services sociaux (MSSS), **Dénombrement des personnes en situation d'itinérance visible au Québec au 11 octobre 2022, 2023**.

Ministère des Transports (MTQ), **Bilan de l'état des structures 2022 et Bilan de l'état des chaussées 2022, 2023**.

MRC Abitibi-Ouest, **Stratégie jeunesse en milieu municipal 2023-2028**.

Bonne lecture !